

Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH.

Warszawa **Nr. 7** d. 1 września r. 1919.

SPIS RZECZY.

1.

Rozporządzenie Rady Ministerjalnej

z dnia 13 sierpnia 1919 r.

---

1) Kierownictwo przebudowy Warszawskiego węzła kolejowego porucza się Warszawskiej Dyrekcji Budowy.

2) Do pomocy Prezesowi do spraw przebudowy Warszawskiego węzła kolejowego Dyrekcji Budowy będzie dodany wice-Prezes.

3) W Dyrekcji budowy będzie utworzone „Biuro projektów" z szefem biura na czele. Szef biura podlega bezpośrednio Prezesowi Dyrekcji.

4) Dla sporządzenia planu robót i ich wykonania, odpowiednich kosztorysów, kontroli i statystyki technicznej, dotyczących przebudowy warszawskiego węzła kolejowego będzie utworzony dodatkowy Wydział ogólny-techniczny, podległy bezpośrednio odpowiedniemu wice-prezesowi.

5) Wydział eksploatacyjny zostanie utworzony, gdy zależnie od stanu robót, zajdzie tego potrzeba?

6) Na mocy art. V Statutu Technicznej Rady Kolejowej (Ministerjalnej) zostanie przez tą Radę utworzona specjalna stała Komisja do spraw przebudowy węzła kolejowego warszawskiego, składająca się z 3—5 członków. Na mocy tegoż art. V, Rada przekaże Komisji pewne sprawy, dotyczące przebudowy węzła warszawskiego dla ostatecznego zaopinjowania.

Odpowiedni regulamin dla Komisji układa i zatwierdza na mocy art. V Techniczna Rada Kolejowa Min. Kol. Żel.

Ministerstwo Kolei Żelaznych nada Komisji specjalne dodatkowe pełnomocnictwo, dotyczące kontroli i nadzoru nad wykonaniem projektów i robót budowlanych przez Warszawską Dyrekcję budowy.

7) Na mocy art. IV Statutu organizacyjnego państwowego zarządu kolejami w Polsce Minister Kolei Żelaznych nada Warszawskiej Dyrekcji Budowy specjalne pełnomocnictwa.

2.

ROZPORZĄDZENIE

Kierownika Ministerstwa Kolei Żelaznych, dotyczące podwyższenia opłat za przewóz osób, psów i bagażu na kolei lokalnej Lwów (Kleparów)—Jaworów

Na zasadzie Dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dz. P. P. Nr. 14, poz. 152) i w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządza się, co następuje:

Z dniem otwarcia ruchu na kolei lokalnej Lwów (Kleparów) — Jaworów podwyższa się dotychczasowe opłaty za przewóz osób, psów i bagażu, objęte dla tej kolei taryfą osobową, część II, zeszyt 4, (z dnia 1 lutego 1917 r.), do wysokości opłat, obowiązujących obecnie na szlakach byłych austrjackich kolei państwowych, wyszczególnionych w taryfie osobowej i bagażowej, część II, zeszyt I, przyczem należy uwzględnić nadto 50%-we podwyższenie wszystkich opłat, które jeszcze w drodze taryfowej nie zostało przeprowadzone.

Warszawa, d. 3 sierpnia 1919 r.

„Monitor" Nr. 182.

3.

Niniejsze przepisy uzgodnione z Komisją międzyministerjalną w dniu 13 sierpnia 1919 r.

ZATWIERDZAM

Warszawa, d. 14 sierpnia 1919 r.

Kierownik Ministerstwa Kolei Żelaznych

(—) J. Eberhardt.

Przepisy tymczasowe

z dn. 14-VIII 1919 r. dla przewozu kolejami żelaznemi buraków cukrowych pełnemi wagonowemi ładunkami, w okresie kampanji cukrowniczej.

§ 1. Kampanja przewozu buraków cukrowych rozpoczyna się około 1-go października.

§ 2. Dla otrzymywania buraków cukrowych kolejami żelaznemi według niniejszych przepisów, cukrownie przedstawiają odnośnym Dyrekcjom kolejowym nie później jak 15 września następujące dane:

a) ogólna ilość buraków w tonnach oczekiwanej dostawy kolejami żelaznemi w okresie kampanji cukrowniczej,

b) konieczna minimalna dzienna dostawa dla podtrzymywania ciągłości ruchu cukrowni w okresie kampanji,

c) maksymalna dzienna dostawa, jaką cukrownia może w określonym terminie wyładować z wagonów.

§ 3. Wysyłający buraki cukrowe plantatorzy, bądź w ich zastępstwie cukrownie, chcąc wysyłać buraki pełnemi wagonami według niniejszych przepisów przedstawiają na każdy 14-to dniowy okres odnośnej stacji kolejowej naładunku pisemną deklarację ze wskazaniem:

a) ilości wagonów potrzebnych dla naładunku każdego dnia danego okręgu,

b) stacji docelowej i cukrowni odbiorczej.

Deklaracje te należy zgłaszać nie później jak na 10 dni przed rozpoczęciem każdego okresu naładunkowego.

§ 4. Deklaracje zgłoszone po upływie określonego terminu nie podlegają rozpatrzeniu i zwracane są nadawcy nie później, jak następnego dnia po otrzymaniu deklaracji.

§ 5. Dyrekcja Kolejowa ma prawo sprawdzić przez swoich funkcjonarjuszy zadeklarowane według § § 2 i 3 dane.

§ 6. Norme ogólnego dziennego naładunku buraków cukrowych w granicach każdej poszczególnej Dyrekcji Kolejowej określa Komisja międzyministerjalna, przy opracowaniu ogólnego planu przewozowego. Podział zaś wagonów pod naładunek buraków cukrowych między poszczególnemi stacjami według zgłoszonych deklaracji (§ 3) uskutecznia odnośna Dyrekcja Kolejowa, przyjmując pod uwagę sprawność naładunkową cukrowni odbiorczej.

§ 7. Jeżeli określona według § 3 norma naładunku buraków cukrowych jest mniejszą od ilości zadeklarowanego naładunku według § 8, to podział wagonów należy uskuteczniać proporcjonalnie w stosunku do zadeklarowanego według § 3-go naładunku.

§ 8. Plan podziału wagonów pod naładunek buraków cukrowych na każdy 14-to dniowy okres ze wskazaniem w jakie dni, jaka ilość dla kogo będzie dostarczona, ogłasza się na stacji naładunkowej nie później, jak na 2 dni przed rozpoczęciem danego okresu naładunkowego.

§ 9. Nadawca w razach niemożliwości załadowania buraków, winien na 36 godzin przed dniem naładunku zgłosić odwołanie podstawienia wagonów pod naładunek, w przeciwnym razie płaci za przestój wagonów według taryfy.

§ 10. Jeżeli wskutek odwołania przez nadawców naładunku (§ 9) okażą się wolne wagony, to Dyrekcja Kolejowa może je dostarczyć pod naładunek innym nadawcom buraków za zgodą, z uwzględnieniem proporcjonalnego podziału według § 7-go.

§ 11. Zadeklarowane do przewozu według § 8 buraki cukrowe, mogą

być składane na stacyjnych placach naładunkowych, wskazanych przez odnośne urzędy kolejowe, na warunkach ogólnych.

§ 12. Na żądanie wysyłającego buraki cukrowe, koleje żelazne, w miarę możności, zezwalają na oczyszczenie buraków w miejscach naładunku z warunkiem, że po ukończeniu naładunku buraków, dany plac kolejowy będzie uprzątnięty od odpadków i doprowadzony do pierwotnego stanu, kosztem wysyłającego; dla zabezpieczenia tego, wysyłający składa odpowiednią kaucję.

§ 13. Rodzaj wagonów podawanych pod naładunek buraków cukrowych określa Dyrekcja Kolejowa, przyczem podane pod naładunek wagony winny być załadowane całkowicie do normy siły nośnej wagonu.

§ 14. Wysyłkę buraków według niniejszych przepisów należy uskuteczniać tylko pod adresem cukrowni.

§ 15. Naładunek winien się odbywać w godzinach dziennych w ciągu 6 godzin od chwili podstawienia wagonów.

Wyładunek należy prowadzić okrągłą dobę, przyczem podstawione pod wyładunek wagony w godzinach dziennych, winny być opróżnione w ciągu 4-ch godzin, a w godzinach nocnych — w ciągu 6 godzin, licząc: dzień od 8 do 18 godziny.

UWAGA. O ile wagony z pod wyładunku buraków cukrowych będą, z zezwolenia Dyrekcji Kolejowej, naładowane wytłokami, termin postoju wagonu dla wyładunku buraków i naładunku wytłoków przedłuża się do 8 godzin.

§ 16. Za przetrzymywanie wagonów ponad wskazany w § 15 termin pobiera się opłatę według taryfy.

§ 17. Dla zabezpieczenia opłat według § 16, nadawca buraków przy zamawianiu wagonów (§ 3) winien złożyć kaucję w wysokości opłaty za jednorazowy postój wszystkich wagonów żądanych pod naładunek w jednym dniu danego okresu, przyjmując pod uwagę najwyższą żądaną normę dziennego naładunku.

§ 18. Pociągi z burakami mogą być eskortowane przez funkcjonarjuszy wysyłającego, za należną opłatą za przejazd.

§ 19. We wszystkich wypadkach, nieprzewidzianych niniejszemi przepisami przewóz buraków podlega istniejącym ogólnym przepisom.

3 a.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Przemysłu i Handlu w sprawie uregulowania obrotu przetworami ropy naftowej, podlegającemi sekwestrowi na podstawie dekretu Rządu Polskiego z dnia 23 listopada 1918 uoku. (Dz. Praw Nr. 17), oraz na podstawie b. cesarsko-austrjackiego rozporządzenia z dnia 16 października 1914 r. (austr. Dz. Praw Nr. 274).

§ 1. Przetwory ropy naftowej pozostają nadal pod sekwestrem Państwa.

§ 2. Rafinerje nafty i fabryki przetworów ropy naftowej mają przedkładać Oddziałowi Przemysłu Naftowego Ministerstwa Przemysłu i Handlu wykazy na dzień 1-y każdego miesiąca zapasów ropy naftowej. Wykazy te muszą być nadane na pocztę najpóźniej 5-go każdego miesiąca.

§ 3. Ministerstwo Przemysłu i Handlu zwalnia rafinerjom i fabrykom przetworów ropy naftowej dla zużycia wewnątrz kraju odpowiednie kontyngenty przetworów ropy naftowej. W zakresie zwolnionych kontyngentów nabycie i sprzedaż przetworów ropnych w rafinerjach oraz obrót niemi wewnątrz kraju nie podlegają żadnym ograniczeniom. Natomiast nie dotyczy to nafty, parafiny i świec, zakup których i sprzedaż podlega nadal ograniczeniom i odbywa się na zasadzie certyfikatów zwolnień, wydawanych przez Oddział Przemysłu Naftowego Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Niewielkie ilości nafty i parafiny dla celów przemysłowych (z wyjątkiem fabrykacji świec) mogą być nabywane bezpośrednio w rafinerjach na podstawie zaświadczeń lokalnych władz przemysłowych.

§ 4. Ceny na przetwory ropy naftowej naznacza Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

§ 5. Dla czuwania nad przestrzeganiem przepisów tego rozporządzenia i wydanych na tej podstawie zarządzeń, wykonuje Ministerstwo Przemysłu i Handlu przez swoje organy kontrolę i nadzór nad przedsiębiorstwami wymienionemi w § 2.

§ 6. Przekroczenie tego rozporządzenia i zarządzeń na tej podstawie wydanych, oraz współdziałanie w ich udaremnieniu podlegają ustanowionym przepisom karnym,

§ 7. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 września 1919 roku.

Warszawa, d. 14 sierpnia 1919 r.

Monitor Nr. 187.

3 b.

ROZPORZĄDZENIE

o zniesieniu sekwestru i ograniczeń przewozu wewnętrznego na metale.

Art. 1. Na mocy dekretu z dnia 27-go stycznia 1919 roku znosi się sekwestr i ograniczenia przewozu wewnętrznego metalów, a mianowicie:

a) aluminium, b) antymonu, c) cyny, d) cynku, e) miedzi, f) niklu, g) ołowiu, h) wszelkich stopów tych metali w postaci cegiełek, zlewków i odpadków, i) stali narzędziowej w każdej postaci, k) szmelcu, l) fragmentu.

Art. 2. Rozporządzenie niniejsze nabiera mocy z dniem ogłoszenia w „Monitorze Polskim".

Warszawa, d. 14 sierpnia 1919 r.

Monitor Nr. 187.

4.

Okólnik Nr. 4.

Sekcji Budowy, Zatwierdzony przez p. Ministra Kol. Żel. 25-VII r. b.

Do czasu wydania przepisów stałych, ustanawia się niniejszym następujące normy tymczasowe natężeń dopuszczalnych dla żelaza zlewnego i dla innych metalów, używanych przy budowie mostów kolejowych.

I. Dla żelaza zlewnego:

1) zasadniczo dopuszczalne K na wyciąganie i ściskanie w dźwigarach głównych:

Rozpiętości l. do mtr.	Bez wiatru	Z wiatrem
10	800	1000
20	850	1000
40	900	1050
80	950	1100
120	1000	1150

2) To samo w jezdni:

a) jeżeli szyny leżą wprost na podłużnych belkach to $K = 700$ kg/cm²
b) jeżeli na poprzecznicach . . . . $K = 750$ kg/cm²
c) jeżeli na żwirowym torze . . . . $K = 800$ kg/cm²

3) Na ścinanie:

a) w ściance blachownic dozwala się $K_{,} = 0{,}75$ k. tak w dźwigarach jak i w jezdni,
b) w nitach tak dźwigarów jak i części jezdni $K_2 = 0{,}8$ K.

4) Na zgniatanie ścianki w otworach nitów liczyć tak dla dźwigarów jak dla jezdni $K_3 = 2\ K_2$.

II. Przy obliczaniu szczegółów oporowych przyjmować:

1. dla żeliwa: a) na ściskanie . , . . 750 kg/cm^2
b) na wyciąganie . . . . 250 kg/cm_2
2. dla stali lanej: a) na ściskanie . . . 1200 kg/cm^2
b) na gięcie . . . . . 1000 kg/cm^2

3. dla stali kutej cyfry w **II. punk. 2—a i b** powiększyć o 200 kg/cm^2

4. dla żel. zlewnego — jako odlewu $K = 750$ kg/cm^2 na ściskanie i na wyciąganie.

III. O ile wchodzi w grę wyboczenie, sprawdzać pręty podług wzoru Eulara $K_{\text{łam}} = 21{\cdot}220.000\ (r/L)^2$ przyjmując współczynnik bezpieczeństwa $m = 5$, gdzie r jest promień bezwładności przekroju, a L swobodna długość.

5.

USTAWA

z dnia 2 sierpnia 1919 r. o powołaniu pracowników kolei, poczty, żeglugi parowej, telegrafu i telefonu do służby w armji.

Art. 1. W czasie wojny każdy pracownik kolei, żeglugi parowej, poczty, telegrafu i telefonu, aż do 50 r. życia, o ile w myśl obowiązujących ustaw nie podlega obowiązkowi czynnej służby wojskowej, — może być odpowiednio do swych kwalifikacji i specjalności powołany za wynagrodzeniem do obsługi komunikacji wojskowych i łączności armji.

Art. 2. Ilość i rodzaje pracowników, powołać się mających na mocy tej ustawy, ustalone będą przez Ministra Spraw Wojskowych w porozumieniu z właściwymi Ministrami. Powołani pracownicy na mocy niniejszej ustawy otrzymują wynagrodzenie, przewidziane w ustawie z dnia 11 lipca 1919 r. Dz. Pr. № 59, normującej stosunki służbowe funkcjonarjuszów państwowych podczas pełnienia służby wojskowej.

Art. 3. Pracownicy, w art. 1 wymienieni, z chwilą ich powołania składają przysięgę dla nich przepisaną, stają się osobami, należącemi do pocztu wojennego, i jako takie podlegają mocy ustaw, przepisów i rozkazów wojskowych.

Art. 4. Winni uchylenia się od obowiązków, ustawą niniejszą nałożonych, podlegają karom, przepisanym za uchylenie się od powszechnego obowiązku służby wojskowej.

Art. 5. Wykonanie ustawy niniejszej należy do Ministra Spraw Wojskowych w porozumieniu z właściwymi Ministrami.

Art. 6. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem jej ogłoszenia.

INSTRUKCJA

tymczasowa o wydawaniu i użytkowaniu dowodów tożsamości osoby, czyli legitymacji służbowych.

Art. 1. Każdy z pracowników kolei państwowych, oraz członkowie jego rodziny i piastunka przy dzieciach, tudzież emeryci kolejowi, uprawnieni na mocy obowiązujących przepisów do bezpłatnego lub ulgowego przejazdu kolejami państwowemi, winni posiadać dowód tożsamości osoby, czyli legitymację służbową, podług ustanowionego poniżej wzoru. Dzieci powinny być zaopatrzone w dowody tożsamości osoby po ukończeniu lat 10; dzieci w wieku młodszym mogą być wykazywane na dowodzie osobistym ojca lub matki stosownie do życzenia pracownika.

Art. 2. Dowód tożsamości osoby upoważnia posiadacza do nabywania w kasie kolejowej biletu zniżkowego i w tym celu przy kupnie biletu winien być okazany kasjerowi.

Art. 3. Dowód osobisty przy przejeździe za biletem bezpłatnym lub zniżkowym winien być przedstawiany na każde żądanie konduktora lub osoby, kontrolującej pociąg. Pasażer z biletem bezpłatnym lub zniżkowym, nie posiadający ustanowionego dowodu osobistego będzie uważany jako bezbiletowy, o ile na bilecie nie będzie zastrzeżona ważność tegoż bez okazania dowodu tożsamości osoby.

Art. 4. Forma dowodu osobistego jest następująca:

a) na pierwszej stronicy wymieniony jest urząd, który wydaje legitymację, oraz napis: „Dowód tożsamości osoby“, Serja i Nr.

b) druga strona przeznaczona jest na fotografję posiadacza. Fotografja formatu wizytowego, umożliwiająca na pierwszy rzut oka stwierdzenie tożsamości osoby, odbita na białem tle, winna być zaopatrzona w podpis posiadacza legitymacji, uczyniony atramentem, oraz poświadczona przez zwierzchność posiadacza; fotografja powinna być tak przymocowana, aby bez uszkodzenia samego dowodu nie mogła być odjęta.

c) trzecia strona winna zawierać, imię i nazwisko posiadacza, jego stanowisko służbowe, miejsce i datę wydania dowodu, termin jego ważności, stanowisko służbowe i podpis zwierzchnika, który wydaje legitymację, oraz pieczęć urzędowa tegoż zwierzchnika.

W dowodach osobistych członków rodziny pracownika lub emeryta, na tejże stronie winien być wymieniony stosunek ich familijny do niego, np.: matka maszynisty, żona konduktora, żona emeryta, byłego konduktora, wdowa po maszyniście i t. p.

d) na czwartej stronie winien być umieszczony wyciąg z niniejszych przepisów w brzmiemiu następującem:

1) niniejszy dowód tożsamości osoby winien być okazywany przy przejazdach za biletami bezpłatnymi lub zniżkowymi, przy wypłatach wszelkich należności z kas kolejowych, przy zasięganiu porad lekarskich i wogóle we wszelkich wypadkach, gdy zajdzie potrzeba stwierdzenia tożsamości osoby.

2) bilet bezpłatny lub zniżkowy bez okazania niniejszego dowodu jest nieważny, o ile pasażer niema na bilecie odpowiedniego zastrzeżenia,

3) dowód niniejszy nie daje prawa do bezpłatnego przejazdu.

W każdym dowodzie tożsamości osoby, czyli legitymacji służbowej, znajduje się wkładka, na której winno być wskazane, której klasy bilety zniżkowe może otrzymać posiadacz legitymacji i dla ilu dzieci do lat 10. Na tejże wkładce w końcu każdego roku władza, która legitymację wystawiła, potwierdza swym podpisem i pieczęcią urzędową jej ważność na rok następny. Bez takiego zaświadczenia dowód tożsamości osoby jest nieważny. Wkładka zawiera kartkę, na której w razie zmiany stanowiska służbowego pracownika, winno być odnotowane jego nowe stanowisko. To samo czyni się na dowodach, wydanych dla członków rodziny pracownika.
Oprócz tego, dowody tożsamości osoby przeznaczone dla rodziców pracownika i jego służby domowej, zawierają na każdy rok kalendarzowy odpowiednią ilość kuponów koloru niebieskiego, które przy kupnie biletu zniżkowego winny być każdorazowo przez kasjera odrywane i przedstawiane przy odnośnym rachunku kasowym.

Art. 5. Nie żąda się przedstawienia dowodu tożsamości osoby przy przejazdach z bezpłatnymi lub zniżkowymi biletami w następujących wypadkach:

a) gdy na bilecie jest stempel o ważności jego bez legitymacji służbowej,

b) gdy osoba jadąca za takim biletem nie należy do liczby pracowników kolejowych, jest zaś w posiadaniu innego dowodu osobistego, wydanego przez jej zwierzchność lub posiada zaświadczenie służbowe, upoważniające ją do korzystania z takiego biletu,

c) gdy pracownik kolejowy po zwolnieniu ze służby, zaopatrzony w odnośne zaświadczenie, udaje się do wybranego przez siebie miejsca zamieszkania,

d) gdy pasażer jedzie na mocy udzielonego mu dożywotniego żetonu*) i dotyczącego świadectwa.

Dla pracowników kolei państwowych legitymacje służbowe wydają Dyrekcje lub upoważnione przez Prezesa Dyrekcji urzędy kolejowe przez Ministerstwo Kolei Żelaznych zaakceptowane.

---

*) Znaczek metalowy, z wyrytem na nim nazwiskiem posiadacza, upoważniający do dożywotniej bezpłatnej jazdy na niektórych kolejach byłego zaboru rosyjskiego.

Art. 6. Każdy wydany dowód tożsamości osoby służy na lat 5.

Art. 7. Każdy pracownik kolei państwowych przy opuszczeniu służby winien przed załatwieniem rozrachunku z koleją zwrócić na ręce bezpośredniej swojej władzy legitymację służbową, tak swoją, jak i wszystkich członków swojej rodziny. Nie stosujący się do tego, będą pociągnięci do odpowiedzialności, a legitymacje samowolnie zatrzymane zostaną unieważnione.

Art. 9. W razie zagubienia lub zniszczenia legitymacji pracownik winien o tem niezwłocznie donieść swojej zwierzchności, która legitymację wystawiła. Wzamian zagubionych lub zniszczonych legitymacji mogą być wydawane duplikaty za opłatą 3 marek od sztuki. Ogłoszenia o zagubieniu legitymacji Dyrekcje kolejowe uskuteczniają w okólnikach.

Art. 9. Legitymacje służbowe z poprawkami, wykreśleniami, podskrobaniem i t. p. będą uważane za nieważne; legitymacje takie będą od przedstawiającej je osoby odbierane i przesyłane tej władzy, która je wystawiła, celem wdrożenia śledztwa służbowego, względnie dochodzenia sądowego.

Za tego rodzaju nadużycia popełnione przez pracownika lub członka jego rodziny, pracownik traci prawo do legitymacji tak dla siebie, jak i dla członków swej rodziny na przeciąg jednego roku, a w razie bardziej obciążających okoliczności — na czas nieograniczony aż do odwołania.

7.

Regulamin Wykonawczy

do tymczasowych przepisów o przejazdach ulgowych na Polskich Kolejach Państwowych.

I. O biletach bezpłatnych jednorazowych i okresowych.

1) Bilety bezpłatne winny zawierać następujące szczegóły:

a) Nazwę i pieczęć władzy, która wydała bilet,
b) Nr. biletu i oznaczenie klasy,
c) stanowisko służbowe oraz imię i nazwisko właściciela biletu (z wyjątkiem biletu na okaziciela).
d) oznaczenie stacji, pomiędzy któremi odbyć się ma przejazd bezpłatny,
e) podpis właściciela biletu i osoby, która wydała bilet.

2) Bilety bezpłatne wydaje Prezes Dyrekcji, lub urzędy przez niego upoważnione.

3) Urzędy powinny prowadzić ścisłą kontrolę biletów, wydanych dla rodzin pracowników (§ 5 przepisów tymczasowych).

4) Bilety jednorazowe należy stemplować przed wyjazdem w kasie.

5) Bilety bezpłatne winny być okazywane na każde żądanie osób, do kontrolowania biletów przeznaczonych.

6) Bilety bezpłatne należy drukować według następujących wzorów:

Jednorazowe — według wzoru Nr. 1 .	Klasa I koloru jasno żółtego
Okresowe imienne—według wzoru Nr. 2	„ II „ „ zielonego
Okresowe na okaziciela — według wzoru Nr. 3	„ III „ . bronzow.

bezpłatne bilety tygodniowe dla robotników — według wzoru Nr. 4.

II. O biletach żywnościowych.

1) Bilety żywnościowe służą na przejazd po zakup artykułów spożywczych tylko dla jednej osoby, mianowicie samego pracownika, lub jednego członka jego rodziny, lub też jednej osoby służby, tylko w wagonie klasy III (bez prawa przejścia do wagonu klasy wyższej) w wagonach do przewozu osób przeznaczonych, w pociągach towarowych, towarowo-osobowych z wyjątkiem pośpiesznych i kurjerskich.

2) O ile korzystająca z biletu służba pracownika nie posiada dowodu tożsamości osoby z fotografją, imię jej i nazwisko winno być wskazane na odwrociu odnośnego kuponu przez właściciela biletu i stwierdzone jego podpisem.

3) Bilety należy drukować w formie książeczek na rok kalendarzowy. Są one imienne i posiadają po ośm kuponów na każdy miesiąc dla czterech przejazdów do punktu żywnościowego i z powrotem, oraz ośm kuponów zapasowych, bez określenia czasu, na który są ważne.

4) Oba kupony danego tygodnia winny być ostemplowane w kasach biletowych przy wyjeździe z miejsca zamieszkania. Bilet żywnościowy ważny jest na jednorazowy przejazd w obu kierunkach w ciągu dnia stemplowania i dnia następnego.

5) Bilet bez ostemplowania kuponów jest nieważny.

6) Kupony mają wartość tylko w ciągu tego miesiąca, który jest na nich wydrukowany. Kupony niezużyte we właściwym miesiącu, tracą wartość. Ośm kuponów zapasowych mogą być zużyte w dowolnych terminach.

7) Osoba, jadąca za biletem żywnościowym ma prawo przewieść przy sobie bezpłatnie: do punktu żywnościowego — przedmioty, służące do opakowania, zaś przy jeździe z powrotem — nie więcej niż 30 kg. artykułów spożywczych.

8) Po upływie terminu ważności, bilet z kuponami winien być zwrócony władzy, która go wydała.

9) W razie zagubienia biletu żywnościowego, właściciel może otrzymać duplikat z terminem do najbliższego miesiąca od daty zameldowania o zgubieniu za opłatą 10 marek na koszty ogłoszeń i wystawienia nowego biletu.

10) Bilety żywnościowe należy drukować według wzoru Nr. 5.

III. O biletach zniżkowych po cenie $^1/_5$ obowiązującej taryfy osobowej,

1) Bilety takie wydają kasy biletowe na zasadzie przedstawionych im odpowiednich dowodów tożsamości osoby.

2) Kasa biletowa przy wydawaniu zniżkowych biletów dla rodziców i służby domowej i pracownika winna każdorazowo odnośny kupon w dowodzie tożsamości osoby ostemplować i nie odrywać go od dowodu *) Bez ostemplowania kuponu bilet zniżkowy jest w tym wypadku dla przejazdu nieważny.

3) Bilety po cenie zniżkowej należy drukować jak zwykłe kartonowe, jednakże z wyraźną cechą ich charakteru zniżkowego. W braku biletów kartonowych, powinny być wydawane bilety blankietowe specjalnego typu, według wzoru Nr. 6.

4) W podróży należy przedstawić bilet zniżkowy zawsze z dowodem tożsamości osoby.

IV. O zaświadczeniach na bezpłatny przewóz bagażu i ruchomości, należących do pracowników kolejowych.

1) Zaświadczenia na bezpłatny przewóz bagażu i ruchomości należy wydawać na mocy §§ 14 i 15 tymczasowych przepisów o ulgach przejazdowych.

2) Zaświadczenia składają się z dwóch części: grzbietu i samego zaświadczenia: grzbiet pozostaje u wydającego zaświadczenie. Zaświadczenie na przewóz bagażu winno być dołączone do odpisu kwitu bagażowego i przesłane do Wydziału Dochodów przez stację nadzorczą; zaświadczenie zaś na przewóz ruchomości, dołączone do listu przewozowego przez stację docelową, wraz z odpowiednią cedułą przy wykazie wydanych ładunków.

3) Zaświadczenia na przewóz bagażu i ruchomości należy drukować według wzoru Nr. 7 i 8.

Odpowiednio do tego ulega zmianie ostatni ustęp art. 4 Instrukcji tymczasowej o wydawaniu i użytkowaniu dowodów tożsamości osoby, czyli legitymacji służbowych.

V. Określenie kompetencji w sprawie wydawania biletów różnych kategorji.

Wydawanie biletów okresowych imiennych i na okaziciela w granicach danej Dyrekcji należy do kompetencji Prezesa Dyrekcji.

Bilety żywnościowe wydawane są przez Prezesa Dyrekcji lub Urzędy przez niego upoważnione.

Bilety jednorazowe, tudzież zaświadczenia na bezpłatny przewóz bagażu i ruchomości, wydają w obrębie danej Dyrekcji i poza obrębem tejże, Prezes Dyrekcji lub Urzędy przez niego upoważnione.

*
* *

Grzbiety biletowe, oraz dokumenty, na których podstawie zostały wystawione bilety, tudzież wszelkie wykazy ilości wydanych biletów prowadzone przez odnośne Urzędy, powinny być przechowywane w należytym porządku, jako dowody, podlegające ścisłej rewizji.

8.

USTAWA

z dnia 31 lipca 1919 roku, o przyznaniu dla cywilnych emerytowanych funkcjonarjuszów państwowych, kolejowych, dla nauczycieli szkół powszechnych, średnich i wyższych, jak też dla wdów i sierot po nich oraz księży emerytów nadzwyczajnego dodatku drożyźnianego.

Art. 1. Ze względu na wywołane wojną nadzwyczajne stosunki drożyźniane, upoważnia się Rząd do wypłacenia od dnia 1 lipca 1919 roku aż do czasu ustawowego uregulowania poborów emerytalnych, jako też pensji wdowich i sierocych, cywilnym emerytowanym funkcjonarjuszom i robotnikom państwowym, nauczycielom szkół powszechnych, średnich i wyższych pracownikom kolejowym, dalej wdowom i sierotom po nich, księżom emerytom, jak również osobom, pobierającym zasiłki tutyłem daru z łaski,o ile osoby te są obywatelami Państwa Polskiego obok dotychczas przyznanych dadatków drożyźnianych i kwartalnych także nadzwyczajnego dodatku drożyźnianego.

Art. 2. Nadzwyczajny dodatek drożyźniany będzie wypłacany miesięcznie i wynosi od dotychczas pobieranych emerytur, pensji wdowich i sierocych jako też darów z łaski, bez dodatków drożyźnianych i kwartalnych w rocznej kwocie:

a) dla emerytów, wdów i sierot, przebywających na obszarze Państwa, gdzie dodatki drożyźniane były już przyznawane:

do włącznie	400 koron	. . .	200 %
„ „	600 „	. . .	100 „
„ „	1000 „	. . .	75 „
„ „	2000 „	. . .	50 „
„ „	4000 „	. . .	20 „

b) dla emerytów, wdów i sierot, przebywających na obszarze Państwa, gdzie dodatki drożyźniane nie były dotąd przyznane:

do włącznie	200 marek	. . .	250 %
„ „	300 „	. . .	200 „
„ „	600 „	. . .	150 „
„ „	1000 „	. . .	100 „
„ „	2000 „	. . .	70 „
„ „	4000 „	. . .	30 „

Art. 3. Dla ustalenia podstaw wymiaru dla dodatku, unormowanego niniejszą ustawą, od pensji wdów i sierot — pensje te zlicza się razem.

Art. 4. O ileby emerytura, względnie pensja wdowia lub sieroca, jako też dar z łaski wraz z dodatkiem niniejszą ustawą unormowanym, były niższe od najwyższego wymiaru najbliższego niższego stopnia, należy je uzupełnić do wysokości tegoż wymiaru.

Art. 5. Prawo do poboru, ustanowionego niniejszą ustawą, dodatku drożyźnianego przysługuje tylko tym osobom, które:

a) w czasie swej czynności służbowej nie odnosiły się wrogo do narodowości polskiej;

b) pobierając emeryturę, względnie pensję wdowią z dotychczasowemi dodatkami wyżej 2.400 marek, względnie 4.800 koron rocznie — nie osiągały nadto z innych źródeł dochodu co najmniej równego powyższym kwotom.

Art. 6. Wypłata dodatku będzie mogła być dokonaną na podstawie przez stronę jednorazowo — przy pierwszej wypłacie przedłożonego, a powyższe okoliczności stwierdzającego poświadczenia.

Poświadczenie odnośne, wolne od wszelkich opłat wystawić ma ta zwierzchność gminna, w której osoba pobierająca emeryturę, względnie pensję wdowią lub sierocą, stale zamieszkuje, a stwierdzi je przynależna powiatowa władza publiczna.

Art. 7. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem jej ogłoszenia.

Art. 8. Wykonanie niniejszej ustawy poleca się Ministrowi Skarbu.

Dziennik Praw Nr. 65.

9.

Ogłoszenie Ministerstwa Kolei Żelaznych.

W celu racjonalnego wykorzystania dla faktycznych potrzeb kraju posiadanego szczupłego taboru przewozowego polskich państwowych kolei żelaznych, Ministerstwo Kolei Zelaznych podaje do wiadomości, że zgodnie z uchwałą Komisji Międzyministerjalnej, wszelkie przewozy ładunków, poczynając od 1-go lipca 1919 r. tak samo jak dotąd polskie państwowe koleje żelazne będą wykonywały na następujących warunkach:

1) wszelkie przewozy ładunków polskie państwowe koleje żelazne będą wykonywać podług planu przewozowego, opracowanego na każdy miesiąc przez Komisję Międzyministerjalną;

2) w planie przewozowym dzienne normy ładunkowe dzielą się między poszczególnemi Dyrekcjami kolejowemi;

a) na przewozy z polecenia władz wojskowych,

b) na przewozy węgla z kopalń z polecenia państwowego Urzędu Węglowego,

c) na przewozy z polecenia poszczególnych ministerstw w granicach norm wskazanych w planie dla danego ministerstwa,

d) na przewozy różnych towarów prywatnych:

3) przewozy z polecenia ministerstw dotyczą również transportów tak osób prywatnych, jak instytucji i organizacji prywatnych i społecznych, o ile te transporty będą przez odpowiednie Ministerstwa uznane jako posiadające znaczenie ogólno państwowe lub społeczne i jako takie podlegające przewiezieniu przed wykonaniem przewozów (kategorji „d“) różnych towarów prywatnych;

4) na przewozy z polecenia poszczególnych Ministerstw (punkt 2-3), winny być zgłaszane odnośnym stacjom kolejowym w miejscu naładunku pisemne zlecenia danego Ministerstwa podług ustanowionego przez Ministerjalne Komisje wzoru.

Wzór ten ogłoszono na stacjach kolejowych dla powszechnej wiadomości.

Na przewozy wykonywane w komunikacji zagranicznej z kolejami obcemi i z kolejami dojazdowemi pisemne zlecenia winny być zgłaszane na pogranicznych, względnie przeładunkowych stacjach polskich kolei państwowych.

Przewozy: a) z polecenia Ministerstwa Spraw Wojskowych wykonywane na zasadzie specjalnych dokumentów przewozowych i specjalnych zapotrzebowań Centralnego Kierownictwa Transportów Wojskowych skierowanych przez odnośne dyrekcje kolejowe, b) węgla z kopalń, wykonywane podług planu przewozowego na zasadzie specjalnych listów przewozowych, zaświadczanych przez Państwowy Urząd Węglowy i c) różnych towarów prywatnych, takich pisemnych zleceń nie wymagają.

5) Zapotrzebowania na przewozy winny być zgłaszane na 48 godzin przed naładunkiem.

6) Przewozy podług planu będą wykonywane w następującej kolejności:

a) przewozy dla potrzeb wojska, Kolei Żelaznych i przewozy węgla z kopalń,

b) przewozy z polecenia Ministerstwa Aprowizacji i Rolnictwa.

c) przewozy z polecenia Ministerstwa Robót Publicznych, Poczt i Telegrafów,

d) przewozy z polecenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu,

e) przewozy z polecenia pozostałych Ministerstw,

f) przewozy różnych towarów prywatnych.

Te ostatnie, jako nie mogące być ujęte w specjalne formy uprzedniej kontroli i regulacji przewozów, będą wykonywane z zachowaniem wyżej wskazanej kolejności przewozów z nadaniem pierwszeństwa ładunkom:

a) przesyłek pośpiesznych, b) mięsa, tłuszczów i nabiału, c) wszelkiej żywności, d) domowych rzeczy i sprzętów, e) pozostałych towarów.

7) W razach konieczności ograniczenia przewozów, ograniczenia te będą stosowane poczynając od najniższej kategorji wzwyż.

8) W razach niewykorzystania przez poszczególne Ministerstwa w okresie bieżącym wskazanych w planie norm ładunkowych, wolne od naładunku wagony z polecenia Dyrekcji kolejowej mogą być wykorzystane dla przewozu różnych towarów prywatnych.

9) Niniejsze warunki przewozów kolejami żelaznemi nie zmieniają zasadniczych przepisów Ministerstwa Aprowizacji i Przemysłu i Handlu o przewozie ładunków, podlegających sekwestrowi i ograniczeniom przewozowym.

Drukarnia Polska, Warszawa, Szpitalna 12.